

Eduard Adolf Nobiling/Edeling (1801-1882): eine biographische Skizze aus Anlaß seines 100. Todestages

Scholl, Lars U.

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Scholl, L. U. (1982). Eduard Adolf Nobiling/Edeling (1801-1882): eine biographische Skizze aus Anlaß seines 100. Todestages. *Deutsches Schiffsarchiv*, 5, 31-40. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-54210-4>

Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

EDUARD ADOLF NOBILING/EDELING (1801–1882)

Eine biographische Skizze
aus Anlaß seines 100. Todestages

VON LARS U. SCHOLL

Eine der einflußreichsten Persönlichkeiten im Wasserbauwesen an Rhein und Ruhr war der erste Direktor der Rheinstrombauverwaltung, Eduard Adolf Nobiling. Über 40 Jahre hat er sich zwischen 1836 und 1877 um den Ausbau und die Regulierung des Rheins und seiner Nebenflüsse mit großem Erfolg bemüht. Obwohl sich seine Leistungen neben denen anderer berühmter Wasserbauingenieure am badischen, bayrischen und preußischen Rhein wie Gotthilf Hagen (1797–1884), Gottfried Tulla (1770–1828) oder Carl Friedrich Wiebeking (1762–1842) sehen lassen können, haben seine Arbeiten vergleichsweise wenig Beachtung gefunden. Das liegt wohl hauptsächlich daran, daß er nur zwei Abhandlungen veröffentlicht und fast ausschließlich hinter den Kulissen gewirkt hat. Wer nur gelegentlich in Staats- und Privatarchiven an Rhein und Ruhr arbeitet, wird bereits bald merken, daß der Name Nobiling sehr häufig auftaucht. Bei der Durchsicht der Archivalien zur Rhein- und Ruhrschifffahrt gewinnt man den Eindruck, daß Nobiling so etwas wie eine »graue Eminenz« gewesen ist, deren Urteil gehört werden mußte. Wie ein roter Faden zieht sich die Spur seiner Tätigkeit durch die Akten. Die folgende Skizze soll diesen Mann aus dem Halbdunkel behördlicher Verwaltungsakten herausholen und anläßlich seines 100. Todestages seine Bedeutung für die Schifffahrt auf Rhein, Ruhr und Mosel in Erinnerung rufen.

Eduard Adolf Nobiling wurde am 7. Juni 1801 als Sohn eines Oberförsters im Großherzogtum Anhalt-Dessau geboren.¹ Nach dem Besuch des Gymnasiums in Magdeburg ließ er sich in dieser Stadt zum Feldmesser ausbilden. Seine praktische Lehrzeit schloß er mit der staatlichen Feldmesserprüfung und mit der Vereidigung am 15. Juni 1819 ab, worauf er bis zum Oktober 1823 auf Diätenbasis und unter Bezug von Reisekosten von der Königlichen Regierung in Magdeburg bei Stromaufnahmen, Deichanlagen und Bauausführungen im Wasser- und Straßenbau beschäftigt wurde. Während dieser Zeit leistete Nobiling seinen Militärdienst (1821/22) als einjährig Freiwilliger ab. Im Oktober 1823 ging er zur Vorbereitung auf die Staatsprüfung im Fach Baukunst nach Berlin an die dortige Bauakademie. Knapp zwei Jahre später erhielt er am 16. August 1825 das Zeugnis über die bestandene Prüfung ausgehändigt.²

Bis zu seiner ersten etatmäßigen Einstellung als Grabenbauinspektor in Havelberg am 8. August 1828 setzte ihn die Regierung in Magdeburg als Baukondukteur gegen Diätenbezahlung und Reisekostenentschädigung beim Umbau der Cadenschleuse im Plauenschen Kanal und beim Straßenbau bei Egelu ein. Sein Ausbildungsweg und die projektgebundene Beschäftigung bei Wasser- und Straßenbauten entsprachen der damals üblichen Praxis für angehende Ingenieure in der staatlichen Bauverwaltung. Trotz der Erfüllung der Qualifikationsanforderungen bestand weder ein Anrecht auf Übernahme in den Staatsdienst, noch konnte aus der zeitweisen Beschäftigung ein Anrecht auf Einstellung erworben werden. Ehe man nach der praktischen und wissenschaftlichen Staatsprüfung in eine Planstelle eingewiesen wurde, hatte man sich in der Regel längere Zeit in der Praxis zu bewähren, wobei eine auf diätarischer Bezahlung beruhende vorübergehende Anstellung meistens auf einzelne Bauvorhaben beschränkt war. Es konnte durchaus Zeiten geben, die ein Bauingenieur ohne jegliche Arbeit und Bezahlung überbrücken mußte.³

Seiner besonderen Befähigung hatte es Nobiling zu verdanken, daß er bereits im Alter von 27 Jahren als Inspektor in eine Stellung einrückte, die etwa einem heutigen Amtsvorsteher ent-

spricht. Im Königreich Hannover dauerte die berufliche Karriere von der ersten festen Anstellung als Wasserbaubeamter bis zum Inspektor im Durchschnitt 13,5 Jahre. Nur wenigen Ingenieuren gelang eine schnellere Beförderung, wobei der Aufstieg von August Heß (1827–1894) in nur acht Jahren die Ausnahme war.

Am 15. April 1831 wurde Nobiling als Wasserbauinspektor nach Torgau an der Elbe auf die Stelle des Bauinspektors Stelling versetzt, der in Erfurt eine neue Tätigkeit aufgenommen hatte. Die vom Minister des Innern angeordnete Versetzung wurde damit begründet, daß Nobiling sich in seinem jetzigen Dienstverhältnisse als Wasserbaumeister ausgezeichnet habe. Da bisher ein Teil der Havel und Elbe zu seinem Geschäftskreis gehört habe, sei er auch mit den Eigentümlichkeiten der Elbe vertraut. Statt eines jährlichen Gehaltes von 630 Talern erhielt er in Torgau 700 Taler pro Jahr und zusätzlich 250 Taler Fahrtkostenentschädigung.⁴ Nobiling führte in seinem neuen Wirkungskreis örtlich begrenzte Stromregulierungsarbeiten durch und stellte Entwürfe für Meliorationsprojekte auf.

Aus dieser Zeit stammte die engere Verbindung Nobilings mit dem späteren Geheimen Oberlandesbaudirektor Gotthilf Hagen, der, fast gleichaltrig mit Nobiling, ebenfalls im Jahre 1819 die Feldmesserprüfung abgelegt hatte. Hagen, der nur drei Jahre später die Baumeisterprüfung bestand, war nach einer längeren technologischen Auslandsreise zwischen 1826 und 1830 mit dem Ausbau des Hafens von Pillau beschäftigt, ehe er Ende 1830 auf Anregung Schinkels in die Oberbaudeputation in Berlin als stimmbähiges Mitglied berufen wurde. In dieser Stellung hatte er die Wasserbauangelegenheiten des Rheinlandes und Westfalens zu bearbeiten.⁵ Es ist wohl der persönlichen Bekanntschaft mit Hagen zuzuschreiben, daß Nobiling trotz seiner großen Starrköpfigkeit viel Verständnis für seine Vorschläge in Berlin fand, seit er in die preußischen Westprovinzen versetzt worden war.

Im Juni 1836 war die Stelle eines Regierungs-Baurats in Trier freigeworden, für deren Besetzung man einen erfahrenen Wasserbaufachmann suchte, der die schwierigen Regulierungsbauwerke an der Mosel meistern könnte. Die Wahl fiel auf Nobiling, der jedoch nicht ohne weiteres vom Regierungspräsidenten von Meding in Merseburg freigegeben wurde. Er weigerte sich zunächst, den fähigen Wasserbauingenieur abzugeben, und setzte schließlich, als man in Berlin auf der Versetzung bestand, durch, daß Nobiling die in Arbeit befindlichen Projekte für die Melioration an der Schwarzen Elster-Niederung abschloß.

Obwohl Nobiling am 14. Juli 1836 die Versetzungsverfügung erhalten hatte und am 23. Juli im Hinblick auf seine neue Stellung zum Regierungs- und Baurat ernannt worden war, mußte er dem Regierungspräsidenten von Ladenberg in Trier am 4. September mitteilen, daß er dem Befehl vom 28. August, sich in Trier zu melden, noch nicht habe nachkommen können. Die Regierung in Merseburg habe ihm noch keinen Entlassungsbescheid zugestellt. Am 24. September schrieb Nobiling erneut nach Trier und fragte an, wie er sich verhalten solle, wenn sich die Versetzung weiter verzögere. Sein Nachfolger habe mit dem heutigen Tage den Dienst aufgenommen, und er wisse nicht, warum er noch in Torgau bleiben müsse. Die Übergabe der Dienstregistratur und die angeordnete Elbstrombereisung seien auf den 25. September festgesetzt. Doch habe er auf seine erneute Bitte vom 21. September, die Versetzungsverfügung nun zu erlassen, aus Merseburg keine Antwort erhalten, obwohl alle Arbeiten abgeschlossen seien und die einzige Arbeit, die einige Lokalkenntnis verlange, nämlich die Ausarbeitung des Entwässerungsprojektes der Schwarzen Elster-Niederung, von Trier aus erfolgen könne.⁶

Als er sich schließlich in Trier beim Regierungspräsidenten von Ladenberg melden konnte, ordnete dieser Nobiling sogleich als ingenieurbautechnisches Mitglied seiner kollegialen Behörde zu. Sein Hauptaugenmerk richtete Nobiling auf die regulierungsbedürftigen Hauptflüsse des Regierungsbezirks, auf die Saar und die Mosel. Über die Bedeutung der von ihm zu leistenden Arbeiten hieß es in einem Bericht des Regierungspräsidenten: Nobiling werde sich, wenn die von ihm erbauten Wasserwerke ihren Zweck erfüllten und namentlich die Mosel der Dampfschiffahrt eröffneten, ein bleibendes Verdienst um die ganze Mosel erwerben.

Bereits 1827 hatte das preußische Ministerium des Innern ein Gutachten über die Voraussetzung einer Verbesserung der Schifffahrt auf der Mosel angefordert. Der Kostenvoranschlag, der



Eduard Nobiling/Edeling (1801–1882)

im März 1828 dem Oberbaurat Bauer in Berlin zugestellt wurde, ging bei einer Befahrung der Mosel mit Dampfschiffen von $4\frac{1}{2}$ Fuß Tiefe aus und rechnete mit einem Kostenaufwand von etwa 400 000 Reichstalern.⁷ Da aber daraufhin in den nächsten Jahren nichts unternommen wurde, verwies der Trierer Oberbürgermeister Haw 1833 in einer Adresse des Rheinischen Provinziallandtages an den König erneut auf die ungünstige Verkehrssituation im Moseltal und forderte mit der Regulierung der Mosel gleichzeitig eine Verbesserung der Saarschiffahrt.

Eine hinreichende Tiefe, die auch in der trockenen Jahreszeit Schiffen mit gewöhnlicher Ladung die Fahrt ermögliche, würde die Versorgung der Eisen-, Stahl- und Steingutfabriken im Regierungsbezirk Trier zu jeder Zeit sichern. Gleichzeitig werde die Dampfschiffahrt zwischen Koblenz und Trier sowie von dort bis Metz durchführbar, die nirgends ihrem Zwecke der Erleichterung und Vermehrung des Verkehrs mehr entsprechen würde als auf der Mosel.

Es bedurfte jedoch eines weiteren Anstoßes von Haw im Februar 1838, ehe das preußische Finanzministerium am 13. April 1838 eine Kommission einsetzte, die eine Entscheidung darüber herbeiführen sollte, ob eine Kanalisierung oder nur eine systematische Verbesserung vorzunehmen sei. Man entschloß sich für eine bessere Schiffbarmachung im Wege einer systematischen Flußkorrektur. Daraufhin gingen die Königliche Regierung in Trier und der Oberpräsident der Rheinprovinz, von Bodelschwingh, sofort daran, eine Räumung und Ausbesserung des Flußbettes als Voraussetzung für die Einführung der Dampfschiffahrt einzuleiten. Die Leitung der vorzunehmenden Bauarbeiten übertrug man Nobiling, der durch Längs- und Querdämme, durch Baggerungen und Beseitigungen der Untiefen und Kiesbänke die Fahrrinne zu korrigieren begann, um eine größere Wassertiefe zu bekommen. Bereits im Jahre 1841 sollten Regulierungen eine Fahrt auf der Mosel zu jeder Jahreszeit mit 24 Zoll Wasser ermöglichen. Bis 1849 stellte die preußische Regierung für die Regulierungsarbeiten an Mosel und Saar sowie für die Ufer-, Leinpfad- und die übrige Unterhaltung rund 450 000 Reichstaler zur Verfügung, ohne daß sich der erhoffte Erfolg einstellte. Zwar befuhren ab 1839 Dampfschiffe die Mosel, doch die Verbesserungen reichten nicht aus, um ganzjährig genügend Wassertiefe zu garantieren. So stellte man 1857 in Deutschland und ungefähr zur gleichen Zeit in Frankreich die Arbeiten ein.⁸

Zur gleichen Zeit, in der über die Schiffbarmachung der Mosel entschieden wurde, hatte sich ein »Verein achtbarer Kaufleute« konstituiert, der eine Subskriptionsliste zur Errichtung der Dampfschiffahrt auf der Mosel auslegte. Auf Veranlassung dieses Konsortiums untersuchte der technische Direktor der Hüttengewerkschaft und Handlung Jacobi, Haniel & Huyssen, Wilhelm Lueg, auf deren Ruhrorter Werft die meisten Dampfschiffe der Preußisch-Rheinischen Dampfschiffahrtsgesellschaft in Köln gebaut worden waren, die Strecke von Trier bis Koblenz bei fast ganz niedrigem Wasserstande und kam zu dem Ergebnis, daß der Aufnahme der Dampfschiffahrt nichts im Wege stehe. Von den Unternehmern befragt, sprach sich auch Nobiling nach eingehender Bereisung des Flusses für die Möglichkeit der Befahrung mit Dampfschiffen aus.⁹

In nicht ungeschickter Weise versuchte die in der Gründung befindliche Trierer Gesellschaft, sich technischen Sachverstand und staatliche Mitwirkung in der Person von Nobiling zu sichern. Auf der ersten Generalversammlung am 3. Oktober 1838 wurde der Vertreter der Regierung in Trier für Wasserbaufragen, Baurat Nobiling, in ein Vorstandskomitee gewählt. Das ging der Regierung allerdings zu weit und sie verweigerte Nobiling die Genehmigung zur Annahme der Wahl. Man befürchtete wohl nicht zu Unrecht mögliche Interessenkollisionen, die sich aus Nobilings Stellung als Regierungsbeamter und als Mitglied eines privatwirtschaftlichen Unternehmens ergeben könnten. Nobiling mußte also die Wahl ablehnen. Es wurde ihm jedoch gestattet, der Gesellschaft Ratschläge zu erteilen und für sie Gutachten zu erstellen. Diese Erlaubnis nutzten die Dampfschiffahrts-Unternehmer sofort aus und sandten den Kaufmann Savoye und Nobiling Ende 1838 auf eine technische Informationsreise nach England und Frankreich. Sie sollten sowohl den Zustand der Dampfschiffahrt auf Flüssen (Saône, Loire), die mit der Mosel Ähnlichkeit hatten, durch persönliche Anschauung kennenlernen, als auch Werften und Dampfmaschinenfabriken besuchen und Verträge zum Kauf von Schiffen vorbereiten.¹⁰

Während Nobiling sich danach auf die Regulierungsarbeiten beschränkte, bestellte die Trierer Dampfschiffahrtsgesellschaft ihr erstes Dampfschiff nicht bei Haniel in Ruhrort, sondern bei Moritz Roentgen, dem erfahrenen technischen Direktor der Niederländischen Dampfschiffahrtsgesellschaft in Rotterdam.¹¹ Das im Herbst 1839 bestellte Schiff, die mit einer 50-PS-Maschine ausgerüstete MOSELLA, legte am 24. August 1840 in Koblenz und drei Tage später in Trier an. Das Personen- und Frachtschiff war aus Eisen gebaut, hatte einen Tiefgang von 0,6 m und konnte bequem 200 Personen fassen.

Mit Aufkommen der Eisenbahnlinien zwischen Köln und Trier (1871) sowie Koblenz und Trier (1879) in den 1870er Jahren wurde die Mosel als Verkehrsstraße wieder in den Hintergrund gedrängt.

Nach knapp achtjähriger Tätigkeit im Trierer Bezirk wurde Nobiling im Frühjahr 1844 die Stelle des verstorbenen Regierungsrates Eversmann¹² in Düsseldorf angeboten. In einem am 21. Februar an Beuth gerichteten Brief bekundete Nobiling sein Interesse an einer Versetzung. Bereits am 11. März verfügte der Finanzminister in Berlin den Wechsel nach Düsseldorf, sobald ein Nachfolger für Nobiling gefunden sei. Mit der Versetzung war eine Gehaltszulage von 100 Talern pro Jahr verbunden, damit Nobiling seinem älteren Kollegen Franz Anton Umpfenbach (1790–1852) in Düsseldorf gleichgestellt wurde. Die Vergütung betrug nun 1100 Taler Gehalt, 300 Taler Fuhrkosten, 100 Taler für Schreibmaterialien, 250 Taler für eine Arbeitshilfe sowie 100 Taler Gehaltserhöhung, von der ein Fünftel in Gold ausgezahlt wurde.¹³

14 Tage später war mit dem Wasserbauinspektor Hoff ein Kandidat gefunden, der Nobilings Stelle in Trier übernehmen konnte. Auf Nobiling wartete eine wichtige Aufgabe am Niederrhein. Die Dampfschiffahrt machte Verbesserungen des Fahrwassers unumgänglich, die über lokale Stromverlegungen, Deich- und Uferbauten hinausgehend nach übergreifenden Planungen vorgenommen wurden. Die vor den napoleonischen Kriegen durchgeführten Maßnahmen, der Verfall während der Besetzung und die örtlich vorgenommenen Reparatur- und Sicherungsarbeiten an Uferböschungen und Ufergrundstücken nach 1815 waren vor allem deshalb unzureichend, weil sie nicht im Hinblick auf die Steigerung des Verkehrsaufkommens durch die revolutionären Veränderungen der Schifffahrt nach Einführung der Dampfmaschine konzipiert waren. Die mit eigener Kraft fahrenden Dampfschiffe waren einerseits vom Leinpfad unabhängig, so daß

die SchiffsstraÙe nicht mehr nahe am Ufer vorbeigeföhrt werden mußte. Andererseits erforderten sie eine größere Fahrwassertiefe. »So wurde aus einem Uferbau eigentlich erst ein Strombau.«¹⁴

Neben der Dampfschiffahrt, vor allem der Dampfschleppschiffahrt zu Beginn der 1840er Jahre, war es die Rheinschiffsakte vom März 1831 mit der Befreiung der Rheinschiffahrt von vielen Hemmnissen wie Zöllen, Stapelrechten etc., die eine Belebung des Verkehrs zur Folge hatten.¹⁵ Diesem Aufschwung konnte ein sich stark schlängelnder und das Fahrwasser laufend verändernder Rhein nicht mehr gerecht werden. Darüber hinaus war die Wasserbautechnik im Auslande und durch die Rezeption und weitere theoretische Durchdringung durch deutsche Wasserbauingenieure wie Eytelwein (1765–1849), Hagen oder Wiebeking weiter fortgeschritten, so daß eine Abkehr von der Unterhaltung des Bestehenden durch landeskulturtechnische Arbeiten zu einer den ganzen Strom mit seinen Nebenflüssen als Einheit erfassenden wasserbautechnischen Arbeit geboten erschien.

Für dieses Ziel stritt Nobiling in den Jahren 1844 bis 1849 mit Erfolg gegen starke Widerstände mit der ihm eigenen Beharrlichkeit. Seinem Streben stand vor allem die Organisation der preußischen Verwaltung entgegen, in der es kein Vorbild für eine die Grenzen eines Regierungsbezirks überschreitende Planung und Bauausführung gab. Die Einsicht für die Notwendigkeit einer Reorganisation wuchs in Berlin vor allem durch die Unterstützung, die Nobiling in Hagen fand. Hagen, der als Landesoberbaudirektor die Bauabteilung im Ministerium für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten leitete, setzte schließlich durch, daß die bisherigen Bauverwaltungen bei den Regierungspräsidenten in Düsseldorf, Köln und Koblenz aufgelöst wurden und in einer zentralen Wasserbauverwaltung für den preußischen Rhein aufgingen.

Ehe es jedoch soweit war, wurde Nobiling 1849 neben seiner Tätigkeit an Rhein und Ruhr im Regierungsbezirk Düsseldorf mit der Beratung und Oberbauleitung bei Baumaßnahmen in den Regierungsbezirken Köln und Koblenz betraut. Das Ministerium begründete diese Entscheidung damit, daß auf diese Weise »die Wasserbauten übereinstimmend nach der Natur des Stroms« ausgeführt und die dafür bewilligten Mittel am zweckmäßigsten eingesetzt werden würden. Damit war ein Zustand überwunden, den Hagen in einem Brief an Nobiling im Juni 1849 folgendermaßen beschrieben hatte:

»Es war bei der früheren Organisation des Bauwesens ein Mißgriff, daß keiner etwas machen konnte, wie er es für das Angemessene hielt, sondern immer eine Menge anderer Personen daran mäkeln konnte. Jede Idee wurde dadurch verstümmelt, alle verloren die Lust zur Sache, keinem war es recht, und wenn am Ende etwas nicht glückte, so war niemand da, dem man die Schuld geben konnte.«¹⁶

Die Neuregelung der Kompetenzen und die Konzentration der Verantwortung in Nobilings Hand erwiesen sich als richtungsweisend. Obwohl Nobiling in seiner neuen Funktion recht erfolgreich tätig war, sprach sich die Koblenzer Regierung gegen diese Organisationsform aus, was den Handelsminister von der Heydt dazu veranlaßte, die Geschäfte der Rheinstrombauverwaltung und die Schiffsahrtspolizei von den kgl. Regierungen zu trennen und durch allerhöchste Kabinettsordre vom 11. September 1850 einer beim Oberpräsidenten in Koblenz einzurichtenden Rheinstrombauverwaltung zu übertragen. Dieser neue Behörde unterstand ein rund 335 km langer, zusammenhängender Stromabschnitt von Bingerbrück bis zur niederländischen Grenze. Am 1. Januar 1851 sollte die Rheinstrombauverwaltung ihre Tätigkeit aufnehmen. Die Leitung wurde Nobiling angetragen.

Doch Nobiling zögerte aus verschiedenen Gründen, diese Aufgabe zu übernehmen. Er war nämlich der Meinung, daß die Trennung der Geschäfte der Rheinstrombauverwaltung von den jeweiligen kgl. Regierungen nicht im Interesse der Staatsverwaltung läge. Die neue Behörde habe lediglich den Auftrag, »den Rheinstrom schiffbar zu machen und zu diesem Zwecke die dazu nötigen Strombau- und Uferwerke zur Ausführung zu bringen und zu unterhalten.« Dies sei aber ebenso gut unter der Verwaltung der verschiedenen Regierungen möglich, wenn nur *ein* Techniker die Bauleitung in allen drei Regierungsbezirken übernehme. Dadurch ließen sich Kosten sparen und die Kassenführungen bei den Regierungen würden nicht gestört werden. Die wahren

Gründe für seine Ablehnung scheinen aber eher persönlicher Art zu sein. Einmal befürchtete Nobiling eine Gehaltseinbuße. In seiner jetzigen Stellung bezog er ein Gesamtgehalt von 2350 Talern, wovon er 300 Taler für Reisen und 50 Taler für Schreib- und Zeichenmaterialien pro Jahr ausgab. Für die technische Leitung der Ruhrbauten waren in den 2 000 Talern zusätzliche 400 Taler enthalten, die nun wegzufallen drohten. Deshalb plädierte er für die Beibehaltung der bisherigen Organisation seiner Tätigkeit. Als weitere Begründung führte er an, daß er gerne die zur Schiffbarmachung der Ruhr begonnenen Arbeiten durchführen und beendigen wolle.

Die Ruhr als Verkehrsträger hatte in den 1840er Jahren ihre Kapazitätsgrenze erreicht, die durch die abfließende Wassermenge gegeben war. Die Schifffahrt war maximal nur an 86 hintereinanderliegenden Tagen im Jahr möglich.¹⁷ Heute noch an verschiedenen Stellen zu sehende, in den Strom hineinlaufende Stauköpfe sind nach Nobiling benannt worden und heißen »Nobiling-Köpfe«.¹⁸ Wie auch auf dem Rhein üblich, machte Nobiling mehrfache Strombereisungsfahrten auf der Ruhr, um sich über den Fortgang der Bauarbeiten und über den Stromzustand allgemein zu informieren.¹⁹ Seine Oberleitung bei den Ruhrregulierungsarbeiten fand allgemeine Anerkennung, die u. a. auch darin zum Ausdruck kam, daß in einer mit zahlreichen Unterschriften versehenen Eingabe an Minister von der Heydt der Wunsch ausgesprochen wurde, »es möchte dem bisherigen ausgezeichneten Leiter der Ruhrbauten dieser Fluß im Interesse der Ruhrschifffahrt auch fernerhin unterstellt bleiben«.²⁰

Eine wichtige Rolle spielte Nobiling beim Ausbau des Ruhrorter Hafens. In den Jahren 1845 und 1846 hatte sich Franz Haniel mit dem Plan an den Oberpräsidenten von Schaper bzw. an den Präsidenten der Ruhrschifffahrtssdirektion in Düsseldorf gewandt, den Ruhrorter Hafen an die Eisenbahn anzuschließen. Die Düsseldorfer Regierung ließ von Nobiling einen Bauplan und Kostenvoranschlag erarbeiten. Nobilings positives Gutachten führte zu verschiedenen Verhandlungen Ruhrorter Kaufleute mit Franz Haniel an der Spitze, die recht konkrete Formen angenommen hatten, aber im Jahre 1848 wegen der politischen Lage nicht weiter verfolgt wurden.

Die ursprünglich als Pferdebahn geplante Linie wurde aber 1849 auf Lokomotivbetrieb umgestellt. Die von der Gutehoffnungshütte 1850 gelieferte Lokomotive wurde aber nicht vom Ruhrschifffahrtssfiskus bezahlt. Man stellte sich auf den Standpunkt, daß Nobiling am 29. Dezember 1849 der Ruhrorter Kaufmannschaft erklärt habe, daß der Lokomotivbetrieb auf den Schienensträngen des Ruhrorter Hafens von der Ruhrschifffahrtsverwaltung nicht übernommen und besorgt werden könne. Dieser Betrieb müsse der Kaufmannschaft überlassen bleiben. Die Auseinandersetzungen um die Finanzierung der Bahn und der Lokomotiven, in die auch Nobiling mit verstrickt war, zogen sich länger hin und endeten ohne befriedigende Lösung für Franz Haniel.²¹

Trotz aller Einwände und aller Befürchtungen, daß er eine Gehaltseinbuße hinnehmen müsse, trat Nobiling sein neues Amt am 1. Januar 1851 an. Seine finanziellen Sorgen wurden ausgeräumt und seine Bitte nach Mitarbeitern, die ihm zur Hand gehen sollten, erfüllt. Baurat Butzke, der zugleich Rheinschifffahrtsinspektor in Koblenz war, wurde sein Stellvertreter. Die übrigen Wasserbauinspektionen in Köln, Düsseldorf, Xanten und Rees wurden der neuen Behörde unterstellt.²²

Über ein Vierteljahrhundert bis zu seinem Ausscheiden im Jahre 1877 hatte Nobiling sein Amt inne. Eine große schriftstellerische Tätigkeit wie z. B. sein Freund und Förderer Hagen entwickelte er nicht. Zwei längere Abhandlungen über den Rhein und die Weser veröffentlichte er in den 1850er Jahren in Erbkams Zeitschrift für Bauwesen. Diese beiden Arbeiten mit den bescheidenen Überschriften »Nachrichten über . . .« geben umfassende Informationen über die Beschaffenheit der Ströme, über ihre Verkehrsverhältnisse und die bisher ausgeführten hydrotechnischen Arbeiten. Diese vom preußischen Handelsminister angeforderten Darstellungen sind wertvolle, aus amtlichen Quellen erarbeitete Übersichten über den Zustand der preußischen Ströme um 1855. Im Gegensatz zu den wenigen Veröffentlichungen findet sich eine bisher unüberschaubare Zahl von Gutachten, Berichten und anderen Schriftstücken in staatlichen und privaten Archiven, die über Nobilings praktische Tätigkeit Auskunft geben. Eine systematische Auswertung würde noch viel unbekanntes Material zum Vorschein bringen.

Nobiling, der kein Theoretiker, sondern ein Praktiker des Wasserbaus war, ließ sich bei all seinen Arbeiten von einer Maxime leiten, die uns heute als sehr modern erscheint. Er sah den Fluß

als eine Naturerscheinung an, dessen Regulierung nur durch eine Lenkung der Naturkräfte zum Erfolg führen würde. Deshalb hatten alle Maßnahmen planmäßig zu sein und den Strom im Zusammenhang zu sehen, sie mußten aber dennoch schrittweise den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten angepaßt sein. Die Schiffbarmachung konnte nicht ohne Hochwasserregulierung, ohne Uferschutz und ohne eine Ordnung des Deichwesens erfolgen. Dort, wo erforderlich, wurden Inseln beseitigt, indem sie z. B. mit dem Ufer verbunden wurden. Andere Inseln wurden bei der Planung der Fahrrinne mitberücksichtigt, so daß sie bestehen bleiben konnten.²³

Nobiling erkannte, daß mit der Dampfschiffahrt die enge Bindung der Fahrrinne an den Leinpfad und damit an das Ufer aufgegeben werden konnte und daß der Ausbau des Stromes an seinem natürlichen Verlauf ausgerichtet sein mußte. Im Gegensatz zu anderen Wasserbauingenieuren war er kein ausschließlicher Verfechter von Längs- oder Querbauten, sondern er entschied sich je nach den örtlichen Bedingungen für die eine oder andere Methode oder für eine Kombination. Sein Vorgehen überzeugte schließlich auch die Kollegen in den technischen Strombefahrungskommissionen der Rheinschiffahrtskommission in den Jahren 1861 und 1874.²⁴

Das Regulierungsziel, das 1861 modifiziert wurde, war im großen und ganzen die Herstellung einer genügend breiten Schiffahrtsrinne von mindestens zwei Meter Tiefgang bei niedrigstem Wasserstand von Koblenz abwärts bis zur holländischen Grenze. Zur Durchführung dieser Aufgabe setzte die Strombauverwaltung ab 1857 zunehmend dampfgetriebene Maschinen ein. So wurden insgesamt vier von Schwarzkopff in Berlin gebaute Dampfbohrmaschinen angekauft, die sich nach einigen Abänderungen als brauchbar erwiesen. Unter Nobilings Ägide kam es auch zum Einsatz des sog. Taucherschachtes, mit dessen Hilfe die Arbeiter auf der Sohle des Flusses praktisch im Trockenen arbeiten konnten.²⁵

Bei seiner überragenden Stellung in Fragen des hydrotechnischen Rheinausbaus ergab sich fast zwangsläufig, daß Nobiling auch bei den verkehrstechnischen Veränderungen in der Rheinschiffahrt eine außerordentlich wichtige Position einnahm. Seine besondere Rolle und Bedeutung bei der Einführung der Tauerei auf dem Rhein haben wir an anderer Stelle herausgearbeitet.²⁶ Sein Einsatz ging soweit, daß er, manches Mal über seine Kompetenzen hinausgehend, Verhandlungen führte und Forderungen aufstellte, die ihm den Tadel seiner Vorgesetzten einbrachten. Dieser etwas herrische Zug war bereits im Zusammenhang mit dem Bau einer Brücke über die Brems bei Dillingen Anlaß zu einer ministeriellen Ermahnung gewesen.²⁷ Seine gewisse Sturheit entsprach aber nicht einer Besserwisserei, sondern resultierte aus seinem umfassenden Engagement für die Belange des Wasserbaus und der Verkehrstechnik.

Nobiling wurde verschiedentlich als Berater in Wasserbaufragen herangezogen. In den 1850er Jahren gelang ihm die Schlichtung eines langjährigen Streites zwischen der großherzoglich-hessischen und der herzoglich-nassauischen Regierung über die Regulierung des Rheins im Bereich von Mainz-Biebrich. Die türkische Regierung zog ihn als Berater beim Ausbau der Donau hinzu. Fast ein halbes Jahr wirkte er an den Entwürfen mit, die dann später zur Ausführung gelangten.²⁸

Am 15. Oktober 1876 beantragte er seine Entlassung aus dem Staatsdienste.²⁹ In Folge eines Unfalls war er auf dem linken Auge nach und nach erblindet und mußte befürchten, daß er auch auf dem rechten Auge die Sehkraft verlieren würde. Ihm war deutlich, daß seine Leistungsfähigkeit zur Wahrnehmung der Dienstgeschäfte und besonders der schriftlichen Arbeiten immer mehr abnahm. Die Hoffnungen, daß der Nachfolger des verstorbenen Inspektor Butzke ihm Verwaltungsarbeiten abnehmen würde, erwiesen sich als trügerisch. So mußte er offen eingestehen, daß ihm die Übersicht über die Verwaltung verloren gegangen sei. Da in der Frage eines geeigneten Stellvertreters und zukünftigen Nachfolgers »noch nichts Entscheidendes« erfolgt sei, beantrage er seine Entlassung. Diesem Gesuch legte er eine Aufstellung seiner Tätigkeiten im Staatsdienste bei, um eine Pensionierung bei vollem Gehalt zu erbitten. Er hatte seit 26 Jahren ein jährliches Gehalt von 2 400 Taler = 7 200 Mark und eine Entschädigung von jährlich 220 Taler = 660 Mark für eine Wohnung erhalten, wovon aber nach dem Durchschnittssatze nur 164 Taler = 492 Mark pensionsberechtigt sein sollten. Nach einer mehr als 50jährigen Dienstzeit hätten ihm drei Viertel als Pension zugestanden.

In Anbetracht seiner langen, ausschließlich dem Staate gewidmeten Dienstzeit bat er jedoch, man möge die Zahlung des ganzen Gehaltes als Pension beim König beantragen.³⁰

Nobilings Gesuch wurde ihm unter Verleihung des Kronenordens II. Klasse zum 1. April 1877 gewährt. Statt der ihm gesetzlich zustehenden Pension von 4869 Mark erhielt er zusätzlich 800 Mark jährlich aus dem Staatsfonds und weitere 1000 Mark aus dem Kronfidei-Kommiß-Fonds.³¹ An Ehrungen hat es ihm nicht gefehlt. Im Jahre 1853 fanden sich unter Federführung von Franz Haniel Ruhrorter Kaufleute zu einer Spendenaktion für ein Geschenk und Festessen zusammen, um »die schon längst beabsichtigte Anerkennung der besonderen Verdienste des Strombau-Directors Herrn Nobiling« zum Ausdruck zu bringen. Ende Juli 1853 wurde Nobiling eine silberne Terrine, innen reich vergoldet, mit getriebenen Verzierungen und Adler als Knopf auf dem Dekkel nebst Plateau überreicht. Die bei dem Goldschmied Georg Hossauer in Berlin erworbene Vase trug inmitten eines getriebenen Eichenkranzes als Dekoration ein Rheinschiff und eine Lokomotive, um Nobilings Bedeutung für Schifffahrt und Eisenbahn zum Ausdruck zu bringen. Darüber hinaus waren die Namen aller Spender eingraviert.³²

1861 verlieh ihm der türkische Sultan einen Verdienstorden III. Klasse für seine Arbeit in der Europäischen Donau-Schiffahrts-Kommission. Mit Genehmigung der Königin schenkten »die längs dem Rheine, der Mosel und der Ruhr wohnenden Verehrer dieses um unsere Rheinprovinz hochverdienten Mannes« Nobiling zu seinem 50jährigen Amtsjubiläum im Jahre 1869 die Summe von 7 000 Taler in 4 1/2prozentigen Prioritäts-Obligationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn.³²

Manches von dem, was Nobiling geplant und vorbereitet hatte, wurde erst nach seinem Ausscheiden aus dem Staatsdienst vollendet. Der von ihm ausgearbeitete Regulierungsplan für den Rhein bildete die Grundlage für eine Denkschrift, die dem preußischen Landtag 1879 unterbreitet wurde. Die darin gemachten Vorschläge wurden dem weiteren Ausbau des Rheines ab 1880 zugrundegelegt. Auch die von ihm seit 1875 beantragte Veränderung der Lahnmündung, wodurch der Fluß mittels eines von der Oberlahnsteiner Seite aus vor die ehemalige Mündung gelegten Steindammes nordwärts abgelenkt und eine Strecke parallel zum Rhein geführt wurde, ehe er auf der Höhe der Johanniskirche in den Rhein einmündete, kam erst 1885 zur Ausführung.³³

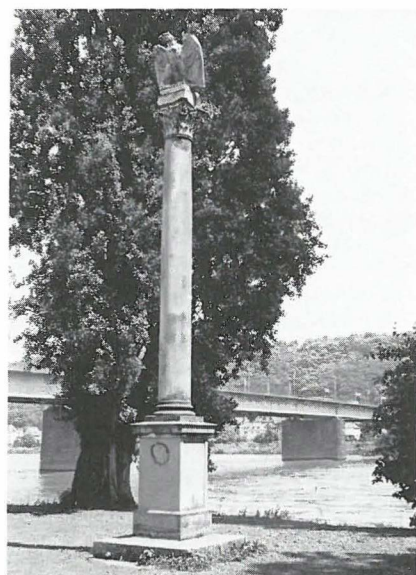
Ein Ereignis besonderer Art hat sowohl Nobilings Lebensabend belastet als auch weitreichende Folgen für das Reich gehabt. Nachdem der Gelegenheitsarbeiter Max Hödel (1857–1878) am 11. Mai ein Attentat auf Kaiser Wilhelm I versucht hatte, ohne ihn zu treffen, unternahm Dr. Karl Nobiling (1848–1878) am 2. Juni 1878 einen zweiten Attentatsversuch, bei dem der Kaiser durch zwei Schrotladungen verletzt wurde. Der Attentäter schoß sich bei seiner Festnahme in den Kopf und verstarb nach einigen Monaten im Untersuchungsgefängnis, ohne noch einmal vernehmungsfähig gewesen zu sein.³⁴ Nobiling hat sich der Tat seines Neffen sehr geschämt und wie die anderen Mitglieder der Familie dankbar die kaiserliche Erlaubnis akzeptiert, sich in Edeling umbenennen zu dürfen.³⁵ Während im persönlichen Bereich die Auswirkungen des Attentats durch die Namensänderung gemildert wurden, hatte der Mordversuch für das Reich tiefgreifende Konsequenzen zur Folge.

Den zweiten Attentatsversuch innerhalb eines Monats nahm Bismarck zum Anlaß, den Reichstag aufzulösen. Im neugewählten Reichstag gelang es Bismarck, ein Reichsgesetz »wider die gemeingefährlichen Bestrebungen der Sozialdemokratie«, das sog. Sozialistengesetz durchzubringen.³⁶ Die beiden Attentate dienten Bismarck als Vorwand für sein seit 1874 in Überschätzung der Gefahr einer sozialistischen Revolution angestrebtes Sozialistengesetz. Zwar gehörten die Attentäter nicht zur Sozialdemokratie, wurden aber von der Regierung mit ihr in Zusammenhang gebracht. Während der Sozialdemokratie die Zeit der Verfolgung nach dem Urteil von Karl Kautsky als »Heldenzeitalter« erschien, sah Friedrich Engels im Vergleich zu den Leiden der französischen Sozialisten nach 1871 die Situation nüchterner: »Der Sturm, der nach der Kommune über die französischen Sozialisten hereinbrach, war doch noch was ganz anderes als das Nobiling-gesetz in Deutschland.«³⁷

Eduard Adolf Nobiling, der königs- und kaisertreue Staatsbeamte, verstarb am 27. Dezember 1882 gegen 6 Uhr abends in Fachingen bei Diez, wo sein Sohn Max Edeling königlicher Brunnen-



Alte Grabsteinplatte auf dem Friedhof in Niederlahnstein, die vor kurzem durch eine neue mit leider veränderter Inschrift ersetzt worden ist. (Foto: W. Eisenbarth, Stadtarchiv Lahnstein)



Gedenksäule in den Rheinanlagen in Koblenz von 1864, auf der auch Nobilings Name aufgeführt ist. (Foto: Baudirektor G. Mantz, WSA Koblenz)

verwalter war. Seine Ehefrau Marie geb. von Britzke, geb. 1822 in Berlin, war nur wenige Wochen vor ihm verschieden. Das Ehepaar wurde auf dem Friedhof in Niederlahnstein beerdigt.³⁸ Die Aufschrift auf den gesprungenen Grabsteinplatten ist noch heute ohne Schwierigkeiten zu lesen, wenn der Efeu gelegentlich zurückgeschnitten wird. In den auf Anregung der Königin von Preußen und späteren Kaiserin Augusta (1811–1890) entstandenen Koblenzer Rheinanlagen erinnert eine Gedenktafel an diesen bedeutenden Wasserbauingenieur, der eine umfassende Würdigung seines Lebens und Wirkens verdient hätte.

Anmerkungen:

- 1 Eduard Adolf Edeling, in: Centralblatt der Bauverwaltung 3, 1883, S. 7f.; Deutsche Bauzeitung 17, 1883, S. 28. — Im Rhein-Museum in Koblenz befindet sich ein Aktenkasten mit verschiedenen Archivalien zu Nobiling.
- 2 Zur Bildung eines angehenden Wasserbauingenieurs vgl. L. U. Scholl: Ingenieure in der Frühindustrialisierung. Göttingen 1978, S. 128ff. Die Studienzeit der Feldmesser dauerte normalerweise anderthalb Jahre.
- 3 Scholl: Ingenieure, S. 154ff.
- 4 Hauptlandesarchiv (im folgenden HLA) Koblenz 403, Nr. 15060, 15. 4. 1831.
- 5 Vgl. NDB 7. S. 472; Altpreußische Biographie 1, 1941, S. 244f.; Ernst Ottmann: Gotthilf Hagen. Der Altmeister der Wasserbaukunst (1797–1884). Berlin 1934. Zu Hagens Lehrtätigkeit an der Bauakademie in Berlin (1835–1850) sowie seinem schriftstellerischen Werk siehe auch Fritz Hunger: Das Institut für Geodäsie und Photogrammetrie. Ursprünge, Hintergründe, Aufgabenkreis. In: R. Rürup (Hrsg.): Wissenschaft und Gesellschaft. Berlin 1979, Bd. II, S. 69–84.
- 6 HLA 403, Nr. 15060, 14. 8. 1836, 4. 9., 24. 9. 1836.
- 7 R. Laufner: Die Projekte zur Moselkanalisierung 1776–1953. In: Trierisches Jahrbuch 1955, S. 68–84.
- 8 M. Kutz: Beiträge zur Geschichte der Moselkanalisierung. Köln 1967, S. 50ff.
- 9 G. Kentenich: Zur Geschichte der Dampfschiffahrt auf der Mosel. In: Trierische Chronik 6 (NF), 1910, S. 81–96.

- 10 W. Kordt: Strombaumeister Eduard Adolph Nobiling. In: Die Heimat 13, Dezember 1962, S. 321–330.
 - 11 Zu Roentgen vgl. L. U. Scholl: Hollands Bedeutung für die deutsche Dampfschiffahrt in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts. In: Deutsches Schiffsahrtsarchiv 2, 1978, S. 111–135.
 - 12 Dabei kann es sich nicht um Friedrich August Eversmann (1759–1837) handeln, der, wie M. Eckoldt: Aus der Geschichte der Wasser- und Schiffsahrtsverwaltung am Mittel- und Niederrhein. In: Beiträge zur Rheinkunde 30, 1978, S. 5. einige Zeilen vorher schreibt, 1844 bereits lange verstorben war.
 - 13 LHA Koblenz 403, Nr. 15060, 11. 3. 1844 und 25. 3. 1844.
 - 14 Vgl. Anm. 12, S. 5.
 - 15 L. U. Scholl: Die Mainzer Rheinschiffsahrtsakte vom 31. März 1831. In: Deutsche Schiffsahrt 1/1981, S. 21–24.
 - 16 Zitiert nach W. von Rolf: Der Rheinstrom und die Entwicklung seiner Schiffsahrt. In: Jahrbuch der Schiffsbautechnischen Gesellschaft 4, 1903, S. 240.
 - 17 W. Weber: Die Schiffsbarmachung der Ruhr und die Industrialisierung im Ruhrgebiet. In: H. Kellenbenz (Hrsg.): Wirtschaftswachstum. Energie und Verkehr vom Mittelalter bis ins 19. Jahrhundert. Stuttgart 1978, S. 95–116.
 - 18 E. Edeling: Erinnerung an einen Namen. Strombaudirektor Adolph Nobiling 1801–1882. In: Die Heimatstadt Essen. Jahrbuch 1978, S. 53–59.
 - 19 Vgl. G. A. Wüstenfeld: Die Ruhrschiffsahrt von 1780 bis 1890. Wetter 1978, der einige Schreiben aus dem Hauptstaatsarchiv Düsseldorf abdruckt, die sich auf Nobilings Reisen beziehen.
 - 20 Vgl. Anm. 1, S. 7f.
 - 21 Haniel-Museum Rep. 506 und 507. Aus diesem Bestand hat auch H. Spethmann: Franz Haniel. Sein Leben und seine Werke. Duisburg-Ruhrort 1956, S. 248ff., 312ff. zitiert.
 - 22 Xanten wurde 1852 Düsseldorf zugeschlagen, Rees kam 1872 zu Wesel. Zu Nobilings Aufgaben gehörte auch die Leitung der Mosel im Regierungsbezirk Koblenz. Der untere Lauf der Mosel wurde in ähnlicher Weise reguliert wie früher die mittlere Strecke von Trier aus.
 - 23 Vgl. die Würdigung bei D. v. d. Bussche-Haddenhausen: Eduard Adolph Nobiling, der erste Rheinstrombaudirektor. In: Beiträge zur Rheinkunde 9, 1958, S. 18–34.
 - 24 Vgl. Anm. 23, S. 30f.
 - 25 Vgl. Anm. 16, S. 240ff.
 - 26 L. U. Scholl: Tauerei auf dem Rhein (drei Teile). In: Deutsches Schiffsahrtsarchiv 3–5, 1980–1982.
 - 27 Vgl. Anm. 23, S. 20f.
 - 28 Vgl. Anm. 1.
 - 29/30 LHA Koblenz 403, Nr. 15060, S. 221ff.
 - 31 LHA Koblenz Best. 403, Nr. 15060, S. 249ff.
 - 32 HM Rep. 283: Acta über das Geschenk für Nobiling.
 - 33 F. Michel: Geschichte der Stadt Oberlahnstein. Koblenz 1960, S. 101.
 - 34 Fr. Ulbricht: Die geschichtliche Entwicklung des Baggerwesens auf dem Rhein. In: Beiträge zur Rheinkunde 26, 1974, S. 37–50.
 - 35 Vgl. Anm. 18; Lahnsteiner Anzeiger, Nr. 65, vom 4. Juni 1878.
 - 36 W. Pack: Das parlamentarische Ringen um das Sozialistengesetz Bismarcks 1878–1890. Düsseldorf 1961; H. Böhme: Deutschlands Weg zur Großmacht. 3. Aufl. Köln 1974. – Zu Hödel und Nobiling siehe auch G. Taddey (Hrsg.): Lexikon der deutschen Geschichte. Stuttgart 1979.
 - 37 Zitiert nach W. Bußmann: Das Zeitalter Bismarcks. 4. Aufl. Frankfurt 1968, S. 184.
 - 38 Vgl. die Todesanzeige in der Coblenzer Zeitung Nr. 356, vom 29. 12. 1882, die von Max Edeling und seiner Frau Martha sowie vom kgl. Landrat in Mülheim a. d. Ruhr, Paul Haniel, und seiner Frau Ida, geb. Edeling, unterzeichnet ist.
- Nach Abschluß des Manuskriptes erschien ein Artikel von Gerhard Mantz: Zur Erinnerung an Leben und Werk des Geheimen Regierungsrathes und Strombaudirektors Adolph Nobiling. In: Beiträge zur Rheinkunde 34, 1982, S. 22–38.

Für Hilfe habe ich zu danken Herrn Karl Dlugos, Haniel-Museum; Herrn Dr. Martin Eckoldt, Rhein-Museum; Herrn Willi Eisenbarth, Stadtarchiv Lahnstein; Landeshauptarchiv und Stadtarchiv Koblenz.